

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

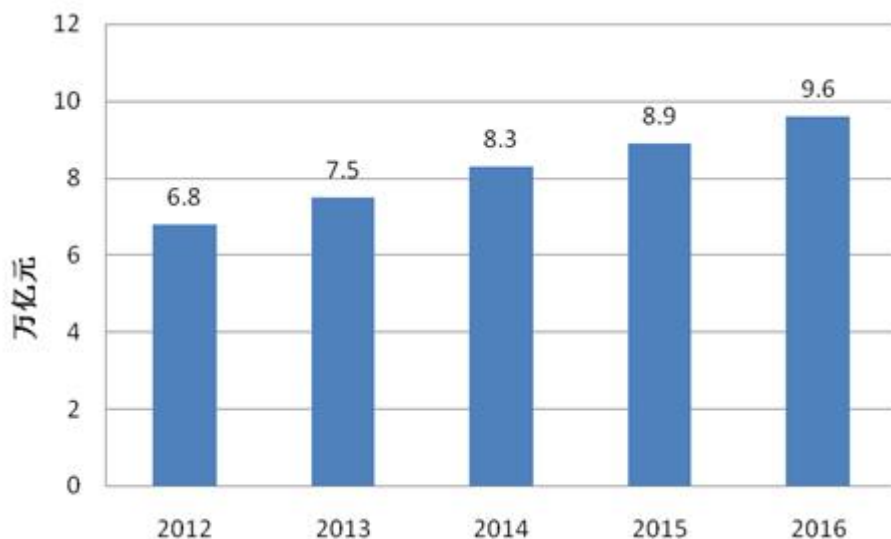
2017年8月7日 (第1691期)

- ◆ 改革激活新供给 创新引领新消费——2016年中国国内贸易发展回顾与展望 1
- ◆ 海事金融如何破浪前行? 4
- ◆ 新常态下的沿海煤炭运输 7
- ◆ 烟台港力挑“港产城一体化”大梁 布局“一条海岸线” 11

改革激活新供给 创新引领新消费——2016年中国国内贸易发展回顾与展望

1 行业规模稳步扩大

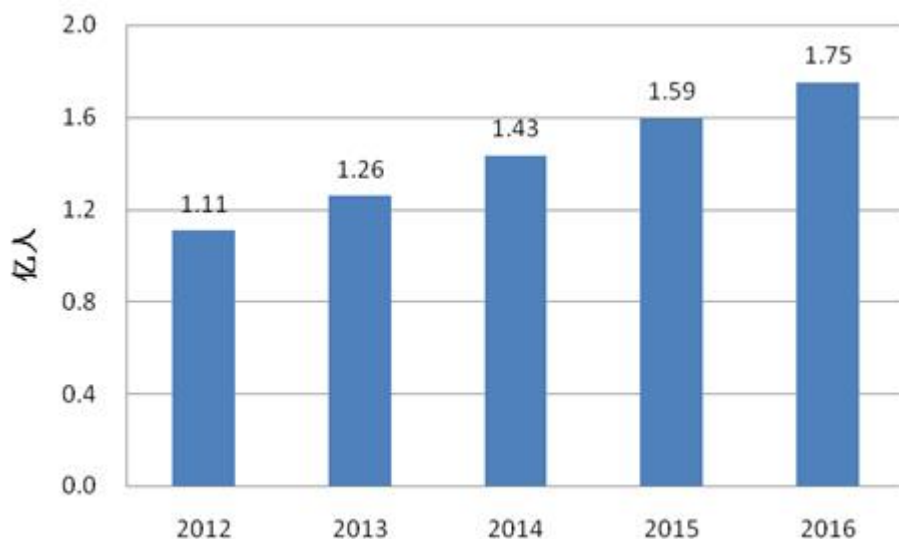
——增加值平稳增长。2016年，国内贸易主要行业（批发和零售业，住宿和餐饮业，居民服务、修理和其他服务业，下同）实现增加值 9.6 万亿元，比上年增长 6.8%，增速比 2015 年加快 0.6 个百分点，比同期 GDP 增速快 0.1 个百分点。其中，批发和零售业增加值 7.1 万亿元，比上年增长 6.7%，增速加快 0.6 个百分点；住宿和餐饮业增加值 1.3 万亿元，比上年增长 6.9%，增速加快 0.7 个百分点。



2012-2016 年国内贸易主要行业增加值

——经营主体不断壮大。在“大众创业、万众创新”引领下，国内贸易创新创业步伐加快，经营主体数量保持较快增长。2016年，国内贸易主要行业新登记市场主体 1116.4 万户，比上年增长 7%，平均每天新登记约 3.1 万户。2016 年末，实有市场主体 6020 万户，比上年增长 10.9%，比 2013 年增长 40.3%，其中企业 1032 万户，个体工商户 4988 万户。

——就业队伍持续扩大。国内贸易是吸纳就业的重要领域，特别是随着电子商务快速发展，其吸纳就业的作用更加突出。2016 年末，国内贸易主要行业就业人数超过 1.7 亿人。其中，个体工商户从业人员 1.02 亿人，比上年增长 10.5%；私营企业从业人员 4529 万人，增长 8.7%。



2012-2016 年国内贸易就业人数

——市场销售较快增长。2016 年社会消费品零售总额达 33.2 万亿元，比上年增长 10.4%，比 2012 年增长 55%，消费品市场规模稳居世界第二；2013-2016 年年均增速为 11.6%，高于同期国内生产总值名义年均增速 3.3 个百分点。生产资料销售总额 60.4 万亿元，比上年名义增长 4.4%，实际增长 7.3%。



2012-2016 年社会消费品零售总额及增速

2 发展结构持续优化

——城乡结构日趋协调。2016 年乡村消费品零售额 46503 亿元，比上年增长 10.9%，增速比城镇快 0.5 个百分点，占社零总额比重为 14%，比上年提高 0.1 个百分点，比 2012 年提高 0.6 个百分点。商务部发布的《中国电子商务报告》显示，2016 年我国农村网络零售交易额达 8945.4 亿元，占全国网络零售额的 17.4%，农村网络零售额季度环比增速均高于城市，城乡之间差距逐步缩小。

——区域结构不断优化。2016 年中、西部地区社零总额比上年分别增长 11.5% 和 11.2%，增速比东部地区分别快 1.4 和 1.1 个百分点，占全国社零总额的比重分别达 21.1% 和 18.5%，比上年分别提高 0.2 和 0.1 个百分点，比 2012 年分别提高 0.7 和 0.4 个百分点。其中重庆、贵州、西藏分别增长 13.2%、13% 和 12.5%，增速居全国前三位。

——业态结构更加丰富。实体零售业增长回暖，2016 年，在限额以上企业中实体零售业销售额总体增长 7.8%，增速比上年加快 2.3 个百分点，扭转了 2012 年以来增速持续回落的态势。购物中心、便利店“一大一小”两种业态呈现快速发展势头。网络

零售、电视购物、无人售货机等无店铺业态蓬勃兴起，2016 年网上零售额达 5.16 万亿元，比上年增长 26.2%，规模稳居世界第一；电视购物销售总额达 366 亿元。商品交易市场加快转型升级与平台化发展，2016 年百家百亿重点联系市场成交额 3.4 万亿元，比上年增长 18.8%。

3 质量效益不断提升

——流通成本持续降低。2016 年社会物流总费用为 11.1 万亿元，比上年增长 2.9%，增速虽比上年提高 0.1 个百分点，但明显低于社会物流总额及 GDP 增速；社会物流总费用与 GDP 比率为 14.9%，比上年下降 1.1 个百分点，比 2012 年下降 3.1 个百分点，呈现持续下降趋势。通过实施商贸物流标准化专项行动，试点城市重点企业综合物流成本降低 10%。



2012-2016 年社会物流总费用及其与 GDP 比率

——流通效率稳步提升。交通运输、信息通讯、金融等设施和技术快速发展，支撑商流、物流、资金流、信息流不断换挡提速。京东物流、菜鸟物流等一批现代物流企业采用信息化、智能化手段，创新合作模式，不断提高物流配送效率，“当日达”已成为配送领域新航标。

——经营效益企稳向好。2016 年，87 家上市零售企业实现净利润合计 275.8 亿元，比 2015 年增长 17.3%，增速比上年加快 19.1 个百分点。另据中国百货商业协会发布报告显示，2016 年 85 家典型百货店实现利润总额 40 亿元，比上年增长 12%。

4 对外开放日益深化

——内外贸一体化稳步推进。跨境电子商务快速发展，“海外仓”建设稳步推进，市场采购贸易方式取得积极成效，内外贸一体化水平明显提高。汽车平行进口试点范围扩展到 9 个省市，2016 年试点企业平行进口汽车 65111 辆，车型超过 140 个。进口商品国内直营取得新进展，以食品、酒类、日用品等为主的进口商品直营店在各地快速布局。

——利用外资快速增长。2016 年国内贸易主要行业设立外商直接投资企业 10264 家，比上年增长 2.8%，占新设外资企业总数的 36.8%；实际利用外资 167.3 亿美元，比上年增长 26.9%，占利用外资总额的 13.3%。其中，批发和零售业设立外商直接投资企业 9399 家，比上年增长 2.7%，实际利用外资 158.7 亿美元，比上年增长 32%。

——“走出去”步伐明显加快。2016 年国内贸易主要行业对外直接投资额为 321.1 亿美元，比上年增长 70.3%，占对外投资总额的 18.9%。其中，批发和零售业对外直接投资 275.6 亿美元，比上年增长 72%；住宿和餐饮业对外直接投资 18 亿美元，增长 216.6%；居民服务、修理和其他服务业对外直接投资 27.5 亿美元，增长 21.3%。

5 创新发展亮点纷呈

——全渠道流通快速兴起。以线上线下融合为特征的全渠道流通快速发展，“O2O”、“新零售”、“云消费”等信息化时代新概念、新模式不断涌现，实体店和网络端相互渗透，将线下物流、服务、体验等优势与线上商流、资金流、信息流融合，实现智能化、网络化的全渠道布局。

——共享式流通加快渗透。在信息技术支撑下，以技术含量高、大众参与意愿强、资源配置成本低效率高为特征的共享经济方兴未艾，并加速向流通领域渗透。一些电商平台积极探索物流众包模式，依托移动服务端随时随地安排配送任务，及时准确便捷满足消费需求，有效缓解了物流配送“最后一公里”难题。

——制造型零售重塑供应链。零售企业充分发挥掌握市场前沿信息优势，以定制化生产为出发点，不断向供应链上游延伸，全程参与商品设计、生产、物流、销售等产销环节，加速向制造型零售转型，渠道影响力和控制力明显提升。

——小微业态再焕活力。在经历淘汰和升级之后，传统小微杂货店向专业店、专卖店、便利店转型，发挥服务细分、定位精准、门店小巧、购物快捷等优势，重新焕发生机。2016年末，我国连锁品牌化便利店门店数接近10万家，比上年增长9%；全年销售额达1334亿元，比上年增长13%。

——农村电商快速发展。商务部电子商务进农村综合示范工作已支持496个示范县。全国建成40多万个乡村电商服务点，快递乡村覆盖率达到80%，全国农村网商达811万家，带动就业超过2000万人。阿里巴巴、京东、苏宁加快布局农村电商，推动县、乡、村三级电商及物流配送体系逐步完善。

6 经济社会贡献显著增强

——经济贡献不断提高。国内贸易基础性、先导性地位日益突出，成为名副其实的国民经济大产业。2016年国内贸易主要行业增加值占GDP比重为12.9%，比2012年提高0.3个百分点，占比仅次于工业；占第三产业增加值比重达25%，是其中第一大行业。消费对经济发展的拉动力不断增强，充分发挥了“稳定器”和“压舱石”作用。2016年，最终消费支出占国内生产总值的比重为53.6%，比上年提高1.8个百分点，比2012年提高3.5个百分点；最终消费支出对经济增长的贡献率为64.6%，比上年提高4.9个百分点，比2012年提高9.7个百分点。

——就业贡献日益突出。2016年国内贸易就业人数占全国就业人数比重接近四分之一，占第三产业就业人数比重超过一半，个体工商户从业人员占全国个体工商户从业人员比重达79%。网店、微店、外卖、物流快递众包等领域就业创业人数快速增加，有效促进了返乡青年创业、进城农民就业和下岗职工再就业。据测算，2016年我国电子商务直接和间接带动就业达3700万人。

——税收贡献稳步提升。2016年国内贸易主要行业实现税收收入2.16万亿元，比上年增长5.9%，占全国税收收入总额的比重达15.3%，为促进税收稳定增长做出了积极贡献。其中，批发和零售业税收收入达1.79万亿元，比上年增长7.2%。

展望未来，随着大数据、云计算、物联网等新技术广泛应用，创新驱动发展战略深入实施，新型城镇化加快推进，国内贸易将继续保持平稳较快发展势头，以融合、共享、智能、绿色等为特征的流通创新将进一步加快。下一步，商务部将坚持稳中求进工作总基调，牢固树立和贯彻落实新发展理念，以推进供给侧结构性改革为主线，围绕发展流通、促进消费两大任务，促进流通信息化标准化集约化，深化流通体制改革，建设统一大市场，增加商品有效供给，提升生活服务品质，优化消费环境，进一步释放消费潜力，增强消费对拉动经济增长的基础性作用，以优异成绩迎接党的十九大胜利召开。[返回](#)

海事金融如何破浪前行？

8月2日，记者从天津东疆保税港区获悉，今年1至7月，天津东疆共完成13艘国际航运船舶、1座石油钻井平台的租赁业务，新增租赁资产14.4亿美元。而在今年5月

份召开的第三届中国海事金融（东疆）国际论坛上，中国银行业监督管理委员会非银部主任毛宛苑透露了一组数字：“截至 2017 年 3 月末，全国共开设了 60 家金融租赁公司，有 23 家开展了船舶租赁业务，金融租赁行业船队规模达到 989 艘，船舶租赁资产余额 1139 亿元，且 68%为直租业务，较去年同期增长 58%。”

种种数据显示，我国海事金融业务近两年迅猛发展，为消沉数年的航运业带来希望。海事金融如何为航运企业输血？我国船舶租赁公司存在哪些短板，又是如何创新业务模式的？在“一带一路”背景下，我国海事金融企业如何加快“走出去”？记者进行了深入调查。

1 金融输血缓解航企资金压力

2016 年是航运业风云变幻的一年，BDI 指数曾跌破 300 点、油价低位振荡给航运业带来诸多挑战。而在 2017 年，BDI 指数曾大幅反弹至 1000 点上方，累计反弹逾 50%，显示出航运业回暖复苏的迹象。

上海国际航运研究中心发布的《2017 年第一季度全球港口发展报告》也显示全球主要港口吞吐量快速回升。据统计，国内规模以上港口完成货物吞吐量 29.9 亿吨，同比增长 7.6%，增速较去年同期、去年全年分别加快了 5.2 个百分点和 3.9 个百分点。国内规模以上港口完成集装箱吞吐量 5371 万标箱，同比增长 7.2%，增速较去年同期加快 5.2 个百分点。规模以上港口原油吞吐量达到 14286.53 万吨，同比增长 12.9%，远高于去年同期的 2.7%。

规模巨大的航运业，离不开金融领域的支持。一家以经营国内沿海干散货运输、第三方物流等为主的船公司董事长称，目前航运企业的资金来源远远不能支撑运营需要。“经营过程中，航运企业发展自有运力、垫付生产成本都需要流动资金支持，资金缺口很大。”

船舶融资一直是航运企业的主要需求，船东买船、船东运营都需要融资，一般而言船舶融资占整个航运金融的 50%以上。而与银行贷款相比，融资租赁更灵活和方便，因此受到越来越多航运企业的青睐。据介绍，对于渴求资金的航运、造船企业来说，融资租赁是他们看好的方式。这有助于他们拓宽融资渠道，增强资金流动性，还款方式也更加灵活，减轻了企业的资金压力。正因为如此，即便多费些周折，企业还是愿意通过这种形式获得所需的资金。

美国北方航运基金中国区合伙人金海向媒体透露，当下中国航运投融资市场非常活跃，去年中国 10 大融资租赁企业船舶融资金额达 115 亿美元。其中，新造船融资约 51 亿美元；售后回租融资约 64 亿美元，这组数据较 2015 年船舶融资租赁市场投放金额增长近 40%。预计今年中国市场融资租赁投放金额将维持在 120 亿—150 亿美元的水平。

“没有危机就没有转机，没有风险就没有机遇。”《航运金融手册》第一作者、汉堡商学院航运学院院长 Orestis Schinas 认为，部分船东迫切需要运费应收款证券化等金融服务来缓解流动性危机等，融资的机会将不再仅仅来自于银行，银行之外将会有越来越多的选择。

2 我国租赁公司市场地位提升

随着近几年的高速发展，在高度国际化的海事金融领域，我国租赁公司的市场地位 and 专业化能力正得到全球范围内的认可和提升。

中民国际融资租赁股份有限公司总裁汤敏表示，当前已有国际知名船东开始关注我国船舶融资市场，并逐步转向我国金融机构寻求多元化的融资渠道支持。同时，欧美等众多专注于船舶融资的传统银行也在积极转变船舶融资模式，加强与中国金融机构的合作。

据了解，中民国际融资租赁股份有限公司从 2015 年开始从事航运国际租赁，目前已具有相当规模。在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，中民投国际租赁获得“航运金融新锐奖”殊荣。短短两年，该公司船舶板块资产规模迅速突破百亿，与达

飞轮船、地中海航运、太平船务等全球领先的班轮公司开展广泛深入的交流合作，积极进入国际主流航运领域，境内外业务均取得关键性突破，已经成为中国航运金融领域一支不可忽视的新兴力量。

其他租赁公司也开展了诸多海外业务。例如民生租赁有限公司 2016 年成功完成了荷兰托克集团 (Trafigura) 11 艘沥青船经营租赁项目的审批，并完成了 9 艘船舶的交接，实现业务投放 2.8 亿美元。今年一季度，民生租赁又完成了剩余 0.8 亿美元的业务投放。该交易完成后，民生租赁一跃成为排名全球第一沥青船船东。

又如，工银金融租赁有限公司通过与巴西淡水河谷、新加坡太平船务、比利时海贸集团等多个全球领先企业的密切合作，客户已遍及 11 个国家和地区。作为标杆企业，工银金融租赁有限公司船舶资产规模超过 420 亿元人民币，船队数量达到 247 艘。除三大主力船型之外，工银租赁资产还包括豪华邮轮，LNG 运输船等。

再如，今年 7 月交银金融租赁有限公司在德国汉堡同赫伯罗特 (Hapag-Lloyd) 航运公司签署了一项融资租赁协议，并就未来新造船、二手船的经营租赁和融资租赁项目签署了总额为 5 亿美元的战略合作协议。交银金融租赁是中国最大的金融租赁公司之一，航运租赁业务规模排名靠前，公司拥有各类船舶超过 200 条，其中集装箱船船队规模在业内居首。

当前低迷的市场环境为我国租赁公司提供了难得的机遇。“航运市场目前的低迷也意味着资产的价格相对较低，资产风险相对可控，在当前市场下，金融机构在客户和项目的选择上主动性逐渐增强，有更多机会与国际一流的客户开展合作。”汤敏认为。

3 加快创新加速走出去

目前各大银行及其他金融机构多已成立了融资租赁部，希望通过这种更为灵活的金融模式，在满足企业资金需求的同时，为自身创造更高的收益。此外，在产融结合的大背景下，传统海运企业、船舶和海工制造企业开始设立融资租赁公司、金融租赁公司、自保公司、商业保理公司，迅速掌握和利用金融工具向上游开始延伸。

然而在现实操作中，却不可避免地存在着各种困难。民生金融租赁航运租赁部总经理张灿表示，在中大型的远洋船舶方面，受制于税收、外汇等因素限制，我国金融租赁公司目前难以针对中国建造和运营的远洋船舶提供租赁服务，也基本无法与外籍租赁公司进行平等竞争，“从资金的来源来看，海外的美元融资成本远低于国内人民币融资成本。”此外，我国船舶融资租赁自身还面临诸多难题，如缺乏对船舶的了解，缺乏融资租赁人才，缺乏长期稳定的资金来源，融资租赁立法相对落后，政策环境不完善等等。

我国租赁公司数量越来越多，业务同质化严重，自身存在诸多难题，如何破浪前行？专家认为，加快业务模式的创新势在必行，以基金方式结合融资租赁投资船舶产业就是其中之一。如国内海工装备制造及技术服务领域的领军企业中集海洋工程有限公司，就联合战略投资方在东疆设立 100 亿元的海工产业投资基金，助推我国海工产业转型升级。

信托公司的创新步伐也加速了。2016 年底，中国民生信托有限公司设立了船舶基金，通过向合格投资者募集资金以及融资租赁方式，用于干散货船的投资。今年 1 月，“民益公主轮”顺利完成交割并实现租金回境，标志着民生信托船舶业务正式起航。首批 9 艘超大型散货船租赁业务已相继完成，第二批 12 艘船舶租赁业务也已陆续开展，一支百万载重吨级的船队正在组建中。民生信托成为全国信托行业唯一具有航运板块业务的公司。

除了加快创新，加速“走出去”也是我国海事金融发展的重要路径。汤敏介绍说，“一带一路”倡议的实施，为中国的航运业带来新的商机，我国租赁公司通过国际合作，将中国制造的船舶、钻井平台等高端装备租赁到东南亚、中东、非洲、欧洲等“一带一路”沿线地区，不仅能促进租赁公司自身发展，优化租赁资产在全球范围内的配置，还可有效推动中国制造“走出去”，向全球经济注入活力。[返回](#)

新常态下的沿海煤炭运输

随着供给侧改革的不断深化，上半年中国沿海煤炭运输市场享受着改革带来的红利：高运价、大波动成为新常态，航运企业盈利情况有较大改善。

1 上半年特点

1.1 运价水平大幅提升

上海航运交易所运价指数数据显示，上半年，广州航线（5 万~6 万吨）和上海航线（4 万~5 万吨）运价平均值分别为 39.21 元/吨、31.27 元/吨，较去年同期分别增长 80.7%，78.7%；波动性较去年同期分别增长 182.5%、160.4%，一天内运价涨跌幅超过 5 元/吨的极端情况屡见不鲜（见图 1）。



为缓解供需矛盾，国家于 3 月份提出“去产能稳供应”的工作目标，煤矿生产按照 330 天的标准执行，煤炭供应持续增加。总体来看，上半年北方“五港”（黄骅、天津、京唐、曹妃甸、秦皇岛）月均下水量达 5313.1 万吨，同比增长 16.7%，下水煤的增加为沿海煤炭运输市场带来了上升原动力（见图 2）。



从运力供给方面看，近 3 年沿海散货船队净运力增速均明显放缓。2016 年船队出现大型化加快的趋势，运力集中度提高（见图 3）。



截至 2016 年年底，从事国内沿海省际运输的万吨以上干散货船 1650 艘、5372.41 万 DWT，载重吨较 2015 年年底下降 1.8%。据不完全统计，在上述散货船队中，有约 2000 万 DWT 为兼营船，按每月两个航次计算，沿海的月总运能为 1.06 亿 DWT，假设有 1/4 的兼营船选择经营外贸航线，沿海的月总运能为约 9000 万 DWT。

运力总艘数减少，新增运力大型化特征突出。去年，全国新增运力 106 艘（含国外进口二手船）、405.73 万 DWT，单船平均载重吨为 3.82 万吨；退出、拆解运力 159 艘、489.92 万 DWT，平均单船规模为 3.07 万 DWT。也就是说，总体船舶艘数减少 53 艘，但单船新增运力载重吨较退出运力平均载重吨高 24%。

实际上，据不完全统计，在扣除新建船舶 15 艘、30.30 万 DWT 后，至少有 42 艘、311 万 DWT 运力为 7 万 DWT 以上级二手进口巴拿马船型船，占总新增运力比例 82.8% 以上。船队总艘数减少，大型化加剧反映出运力集中度更高，船东的定价能力更强。

此外，船舶周转效率表现平平，月内运力释放缓慢。由于供给侧改革后，部分煤种紧缺，船舶周转效率明显下降。上半年，黄骅港停时仍需要 128 个小时，即 5.3 天。按此计算，华东航线航次数从每月 2.5 个减至 2 个。按照每天 50 万吨下水量计算，每月平均影响约 200 万~250 万吨运力的释放，减少约 2.5% 的沿海运输运力。

1.2 煤价呈现大幅波动

煤炭价格政策反复调整。由于中国煤炭产业链改革涉及上下游利益（矿—煤—电）再分配的问题，政府对过去一年的改革显得小心翼翼，不断调整、平衡煤电之间的利益关系。

2017 年年初，国家发改委发布《关于平抑煤炭市场价格异常波动的备忘录》，将煤价分为绿色、蓝色、红色三个区间。在煤炭市场中，可划分为大型煤炭商和小型市场户，大型煤炭商煤炭价格目前分为三块：年度价、月度价、现货价，而小型市场户主要卖现货市场煤。不同价格体系对于国家价格区间的执行落实力度不一，上述区间对煤炭总体价格的制约性力度不足，导致煤炭价格反复、大幅波动，刺激运价呈现相似的走势。

2017 年 2 月底 3 月初，市场呈现“淡季不淡”现象。一方面，由于全国“两会”召开对煤炭供应量产生限制，全社会动力煤库存降至 1.47 亿吨，为 2014 年有纪录以来最低，港口库存快速降低，秦皇岛煤炭全月场存保持在 500 万吨以下；另一方面，经济复苏情况好于预期，节后需求快速提升推动电厂日耗量环比上涨近 20%，同比上涨近 10%，

平均达 65.4 万吨。低库存高日耗背景下，引发电厂紧急补库的心理。煤炭价格一路涨至 690 元/吨水平，沿海运价也水涨船高，3 月份秦广、秦沪线环比分别上涨 71%、77%，平均运价分别达 56.3 元/吨、45 元/吨。为抑制煤炭价格快速上涨，二季度初，330 个工作日重启，产能陆续释放。5 月，全国原煤产量 29778 万吨，同比增长 12.1%。全国“两会”结束后，产地陆续复工，社会库存逐步恢复，港口场存快速上升，秦皇岛库存最高恢复到 600 万吨，叠加用煤淡季、雨季等季节因素，终端用煤用户采购的紧张心态开始缓和、观望心态加剧，5 月中旬煤价下行至 550~560 元/吨，秦广、秦沪运价也随之下降，环比分别下降 42.6%、43.3%，平均运价分别为 32.28 元/吨，25.53 元/吨。

6 月，受季节性市场需求驱动，煤价再次回升。供应方面，主产地内蒙古地区受环保、安全检查的制约，对产量的有效释放产生较大影响，煤炭供给呈现阶段性偏紧局面，价格上涨逐渐蔓延至山西、陕西以及北方港口地区。需求方面，6 月上旬，受三峡泄洪影响，水电运行不稳，西电东送电量减少，6 月 3 日沿海六大火电的日耗突然升至 68 万吨的水平，紧接着在持续 10 天的高日耗情况下，下游电厂需求出现阶段性回升。6 月，秦广、秦沪线运价月均值环比分别上涨 46.1%、49.5%，分别达 47.17 元/吨、38.17 元/吨。

民营航运企业 2016 年换船降本显成效。运力方面来看，进口二手巴拿马型船的成本优势也在一定程度上加剧了沿海运价的波动性。得益于市场低迷时的买价优势，去年进口二手巴拿马型船成交价格在 350 万~500 万美元，部分船舶如注册在宁波、平潭等港口还能得到额外税收补贴。上述进口船舶船龄一般在 18 年，按照服役 10 年计算，上述船在油价 3000 元时经营秦广航线的完全成本在 18~20 元/吨，远低于目前主流船队的 32 元/吨以上。此外，在长江开通 12.5 米吃水之后，大部分江内港口吃水均可达 11.36 米左右。以江阴港为例，74000 吨级船经营该航线实际货量约 51000~53000 吨，在南方长航线低迷时，上述船舶结合自身规模优势及成本优势，完全成本在 15~16 元/吨，主流船队成本约 30 元/吨以上，若以此抢占货源，市场运价快速跳水就在情理之中了。

综上，煤炭市场的多方博弈以及运力市场的船队成本变化是驱动今年沿海煤运市场大幅波动的主要成因。

2 下半年走势

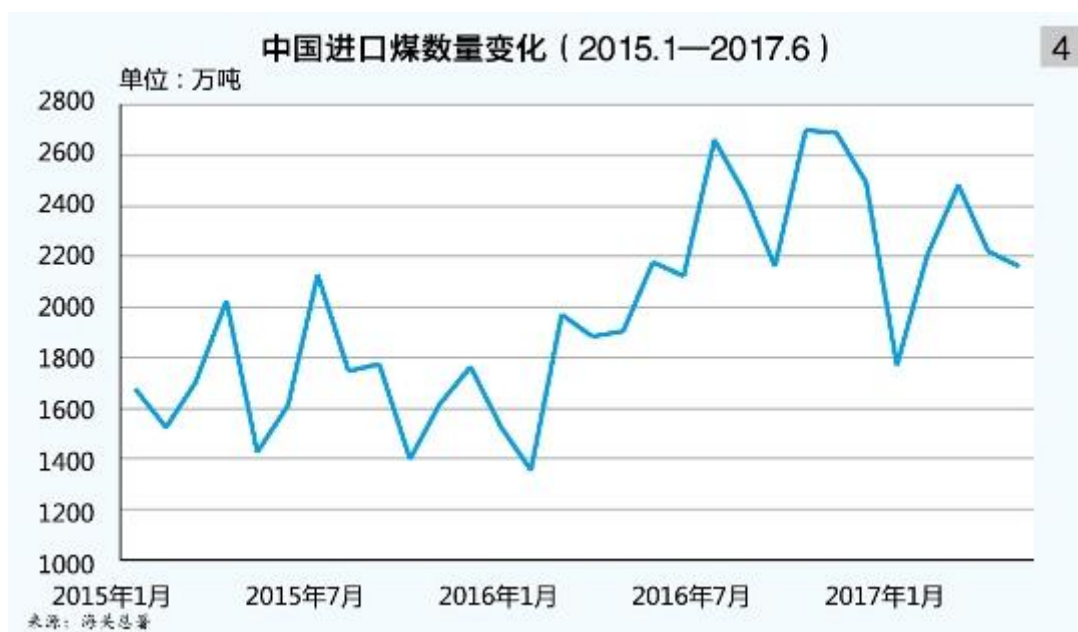
在煤炭运输量平稳增长、非煤运输量及国际运价出现较大变化的前提下，沿海运输月均运力缺口将达到 600 万~900 万吨。运价会较上半年总体水平有所抬升，巴拿马型船平均日租金水平或上移至 12000~14000 美元/日，涨幅在 6%~23%，并在高位反复震荡。

而随着市场参与者对新市场规律的不断适应，对煤炭市场政策、需求存在多方支撑而导致各方预期趋同，叠加船东心理上对下半年的高预期，预计市场运价的波动在下半年大部分时间内会较上半年有所缓和。

2.1 煤价高位平稳运行

一是，产地方面供应持续偏紧。7—10 月，主要产地都将迎来新一轮安全检查。据了解，此次大检查重点检查煤矿、金属非金属矿山和尾矿库、道路交通等 14 个重点行业领域。山西北部地区煤矿生产运营将受较大影响，中南部地区洗煤厂或关停，部分路段将受交通管制。

二是，自 2015 年 11 月供给侧改革以来，进口煤数量逐步递增，为将供给侧改革成果留在国内，确立国内煤的主体地位，进口煤收紧是大势所趋，但短期内对国内下水煤炭增量有限。上半年，中国进口动力煤（包含其他烟煤、其他煤、褐煤）13326 万吨，同比上涨 23.5%（见图 4）。



5月9日，海关总署与国家发改委联合召开专题会议，研究落实有关控制劣质煤炭进口措施。会议要求电力企业控制进口煤，限制进口煤数量同比下降5%~10%，每月进口控制在约1500万吨。两部门表示正在讨论修改《关于严格控制劣质煤炭进口有关措施》等文件。6月，海关总署再度收紧二类口岸进口煤业务，7月1日起部分沿海码头进口通道再度受限。

上述政策如能执行到位，下半年进口煤数量将较上半年减少2000万~3000万吨，若全部转化为国内需求，相当于每月平均新增45~67个7.4万吨级船航次。此外，在二类口岸关闭后，部分电厂码头不能进口，导致货源转向一类口岸进行再转运，这也将带动沿海二程煤炭运输出现增量。

沿海运输总需求保持平稳增长。从需求上来看，下半年用煤高峰需求一般高于上半年，按增长5%计算，月平均下水煤量约5600万吨，加上上述进口煤缺口，月下水煤需求量将达到6300万~6400万吨。鉴于7—10月内蒙、山西、陕西等地矿区关停数量较多，先进产能仍难以快速、大量释放，预计下水煤月均量下半年将维持在5600万~6000万吨。

三是，全国煤炭供需呈总体平衡态势，煤炭价格波动幅度减弱，煤炭的主体地位更为突出，进口煤作为区域性补充，煤炭进口政策更为敏感。据不完全统计，除四大煤炭供应商以外，中小型贸易商市场煤目前占北方下水煤比例约30%，月均量在1500万吨左右。这一部分下水煤需求及价格波动将为煤炭价格带来一定的波动性，但相信电厂采购仍会利用长协量保供，并通过消耗前期库存加大三季度用煤高峰对煤价博弈的力度，对市场煤和进口煤增量比较有限。因此，在煤价平稳的前提下，预计沿海煤炭运价涨幅也将得到一定的平抑。

2.2 运能供应增长有限

首先，下半年进入需求旺季，装港船舶数量增加导致船舶等待时间增长。按去年经验数据来看，平均停时较上半年高出40%，约180小时，折合7.5天，月均减少350万吨左右运力释放。此外，传统的台风季节，卸港运力效率或进一步下降，也会减少部分运力的释放。

其次，兼营船下半年对市场冲击较小。从运价上看，上半年内贸南北航线灵便型船总体日租金水平较太平洋日租金水平高16.34%、巴拿马型船比国际太平洋航线更高出43.4%，故大部分兼营船运力基本上集中在国内运营。上半年运价已充分反映出兼营船对国内的影响，供需格局总体呈现平衡状态。

下半年，进口煤管制更为严格，但每月影响量仅为 500 万吨左右。加上下半年正值国外运输需求处于季节性旺季，兼营船在国内的增量将十分有限，对国内运价的整体冲击不大。

再次，运力净增长放缓。一方面，进口二手船价格上升，交易量下降；另一方面，随着国企改革的进一步深化，国企船队之间的整合也将加快，这也将逐步增强国企大型船队对市场的控制力度，集团内煤电运输“一体化”的长协效应对市场继续起到稳定作用。此外，鉴于今年是老旧船舶拆解补贴政策的最后一年，部分船东将在下半年加快运力拆解速度，以享受政策优惠的红利。[返回](#)

烟台港力挑“港产城一体化”大梁 布局“一条海岸线”

如今，“港口兴则城市兴”早就成为国内外港口城市的共识。作为港口城市的烟台，该如何布局，实现港口、产业、城市的相融相促？从企业角度看，烟台港集团从完善港口功能建设出发，深入贯彻落实“以港兴市”方针，践行“一带一路”倡议，在取得较快发展成效的同时，也为烟台区域经济成长积累起“港产城一体化”发展的新优势。

1 东固西进——布局“一条海岸线”

“目前，烟台港已经能够接靠世界上在航的所有类型、各种规模的船舶，并能为全市范围内企业提供最经济、便捷、安全、可靠的物流运输服务。特别是我们的港口集群横跨黄渤两海、居中国沿海南北沿线之要冲，紧靠国际主航道、处连结东三省、环渤海与长三角、珠三角等最活跃经济带‘十’字节点位置，背靠京、津、鲁、冀经济发达区域，具有沟通东西、连结南北、陆海双向、辐射八方的独特区位优势，这种优势是全国任何港口城市都无法比拟的。”烟台港集团董事长周波受访时说。

此言非虚。广受关注的“港口集群”，正是烟台港近年来实施“向东巩固、向西发展”战略，有效延伸港口发展腹地而打造起的“一条海岸线”战略布局。这其实是一条“资源整合”之路：烟台港先后整合蓬莱港，重组龙口港，租赁朱旺港，合资莱州港，建设寿光港，投资东营港、滨州港，有序控制了渤海湾南岸 500 公里海岸线资源。

更令人期待的是，待德龙烟铁路全线贯通后，随着中韩铁路轮渡项目、渤海湾海底隧桥项目的落地实施，烟台港将形成蓝烟、德龙烟、中铁烟大轮渡、中韩铁路轮渡、蓬莱海底隧道“五龙交汇”、芝罘湾、西港区、蓬莱港区、龙口港区、莱州港区、蓬莱空港“六港贯通”的港口集群新格局，为蓝黄经济区建设和产业布局规划奠定坚实基础。

2 项目发力——“四大体系”引领升级

如果说“西进战略”让烟台港发展腹地彻底“打开”，那么以重大基础设施项目为引领的能源进口、矿石混配中转、铝矾土全程物流、集装箱航运“四大体系”的构建，则让这个百年港口补齐短板，放大优势，实现了港口功能的完善和经营结构的转型升级。

让我们的目光，再次回到西港区。炎炎夏日，西港区 30 万吨级（兼顾 40 万吨级）矿石码头的生产依然马不停蹄。从 2013 年试投产，这个可以“停泊世界最大船”的矿石码头，不仅让烟台告别了不能停靠 40 万吨大船的历史，更让烟台拥有了自己的矿石混配中转体系。据统计，烟台港集团去年内完成了六批次、254 万吨矿石混配，创昼夜最高混配 9.2 万吨新纪录，产品质量稳居全国首位。这直接促成了烟台港集团与巴西淡水河谷的合作，带来了矿石类大宗货源吞吐量的逆势增长。数据显示，去年烟台港集团矿石吞吐量 1965 万吨，同比增长 28%，较全国平均水平高出 23.3 个百分点。

横跨三国四方、长达一万四千多海里的铝矾土全程物流体系，让烟台港成为第一个海外建港的中国企业。目前，几内亚两个港区 7 个码头全部投产，由烟台港集团负责运营管理。该项目去年出运铝矾土 1200 万吨，今年计划完成 3000 万吨，明年达产后年运量达到 4000—4500 万吨，加上中非散杂货班轮航线运量，几内亚铝矾土全程物流链每年将为烟台港贡献吞吐量亿吨以上，成为烟台港历史上第一个亿吨货类。

集装箱航运体系上，烟台港集团现有集装箱运营船舶 10 条，以西部港口群为依托，先后开通烟台—莱州、烟台—寿光、龙口—寿光、烟台—滨州四条支线，目前环渤海自营支线达到每周 7 班。自营内贸南北干线达到每周 3—4 班。在散杂货运输方面，为满足几内亚铝矾土全程物流链建设需要，烟台港集团以“惠中”、“惠国”、“惠梦”3 条自营船和佳达船务 6 条船为骨干，聚焦调度其他船公司 45—46 条船舶运力，打造了一支年运量 2000—3000 万吨、航运收入近 10 亿元的自有船队。

3 港城互融——助力区域经济腾飞

城因港立，港以城兴。烟台港的转型路径，既为这座城市带来了厚实的产业土壤，也丰富着这座城市的产业内涵。异军突起的“商品车业务”，就是借势烟台汽车产业发展而成长起来的。

“2009 年之前，烟台港商品车物流领域还是个空白，既没有航线，也没有货源。尽管上汽通用烟台东岳生产基地距离芝罘湾港区仅有 20 公里，也只能眼睁睁看着这个‘大蛋糕’流向其它港口。”烟台港集团总裁纪少波回忆说，2010 年，烟台港集团领导果断决策启动商品车物流业务，并将通用东岳汽车作为第一目标。经过努力，他们用满腔的诚意和合理的物流方案打动了客户，上汽通用初步确定烟台港为南美市场指定装船口岸。随后，烟台港又与安吉物流达成了合作意向。至此，货源有了，航线也有了，上汽东岳汽车商品车物流项目成功落地。

由此，烟台港积极调整经营决策，布局新航线，开拓新货源，利用“先发效应”，着手打造烟台港商品车客户集群。几年间，先后开拓了雪铁龙 DS、日产、本田、重汽、吉列、舒驰客车、斗山机械、雷沃重工等 20 多个新客户，开辟烟台至北美、非洲、大连、上海等 10 多条内外贸商品车滚装运输航线。去年，烟台港商品车吞吐量突破 20 万辆大关，一举跻身沿海商品车港口 5 强之列，总吞吐量和外贸出口量两项指标分别同比增长 33.6% 和 259.8%，增幅位居全国沿海主要港口首位。

“在港产城融合发展过程中，港口也在逐渐实现自我的转型发展。”周波说，眼下，世界各港口都在由最初的交通运输节点（第一代），向货物集散枢纽（第二代）、综合物流中心（第三代）转变，最终走向贸易平台和资源配置中心（第四代）。这个过程正是形成“港产城一体、互融共生”的一体化发展格局的过程。“烟台具有良好的发展基础，港口资源和城市综合实力都具备产业大集群大发展的条件，通过有效的‘港产城’融合发展，烟台区域中心城市地位将越发显现。” [返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

中国海洋运输情报网

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net> E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库